

*Betreff:***Elektrokleinstfahrzeuge, im Besonderen E-Tretroller, in Braunschweig***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

*Datum:*

29.01.2020

*Beratungsfolge*

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

*Sitzungstermin*

05.02.2020

*Status*

Ö

**Beschluss:**

„Die Verwaltung wird beauftragt, mit Betreibern von E-Tretroller-Verleihsystemen ein freiwilliges „Qualitätsagreement - Vereinbarung über die Qualität des Angebots von Elektrokleinstfahrzeugen -“ abzuschließen.“

**Sachverhalt:**Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. g der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung zum Umgang mit neuen Mobilitätsformen wie E-Tretroller-Verleihsystemen um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die der Planungs- und Umweltausschuss zuständig ist.

Anlass:

E-Tretroller-Verleihsysteme werden zurzeit in vielen Großstädten etabliert. Die Kommunen haben keine Möglichkeit, die Nutzung im öffentlichen Straßenraum über die bestehenden bundesrechtlichen Regelungen hinausgehend verbindlich zu steuern. Die Erfahrungen anderer Städte zeigen, dass durchaus Regelungsbedarf sowohl für das Fahren als auch für das Abstellen besteht. Solche Regelungen können lediglich auf freiwilliger Basis getroffen werden.

In der DS 19-10761 und der DS 19-12004-01 wurde Stellung zu den Entwicklungen der Elektrokleinstfahrzeuge genommen. Die angekündigten Produktgespräche mit potentiellen Verleihern von Elektrokleinstfahrzeugen wurden abgeschlossen.

Obwohl Kommunen keinen rechtlichen Einfluss auf die Geschäftsmodelle der Verleiher von Elektrokleinstfahrzeugen ausüben können, hat die Verwaltung auf Basis der gültigen eKfV (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung) Gespräche mit potentiellen Sharing-Anbietern geführt, um einvernehmlich Möglichkeiten der Ausführung des Sharing-Systems für Elektrokleinstfahrzeuge, insbesondere E-Tretroller, in Braunschweig zu erörtern.

Der Einsatz von E-Tretrollern im Sharing-Betrieb kann eine gute und sinnvolle Ergänzung in Städten sein, aber er birgt auch Risiken. Um diesen Risiken entgegenzuwirken und die Chancen zu nutzen, hat die Verwaltung in einem Qualitätsagreement ein entsprechendes Konzept erarbeitet und Verhaltensregeln formuliert.

Erste Eindrücke aus den Produktgesprächen signalisieren, dass die Bereitschaft ein gemeinsames Qualitätsagreement zu unterzeichnen, besteht.

#### Sachstand:

Die Marktbeobachtungen zeigen, dass in zahlreichen Städten ein umfangreiches Angebot von E-Tretrollern zur Verfügung steht. Für einen regulierten Ablauf hat der Deutsche Städtetag mit den Anbietern von E-Tretroller-Verleihsystemen ein Memorandum of Understanding (MoU) erarbeitet. Dieses wurde von den Anbietern Circ, Lime, Tier und Voi gezeichnet. Mit dem MoU setzen sich die Vertragsparteien für eine erfolgreiche Integration von Elektrokleinstfahrzeugen, im Besonderen E-Tretrollern, in den kommunalen Verkehr ein. Gleichzeitig ist das MoU ein Leitfaden für Kommunen zur Erstellung eines städtespezifischen Qualitätsagreements, für eine rücksichtsvolle Integration von Elektrokleinstfahrzeugen in den jeweiligen Städten.

Für einen besseren Überblick hat die Verwaltung mit den hier bekannten vier E-Tretroller-Verleihanbietern (Sharing-Anbieter) gesprochen, wovon zwei sich aktiv um ein Gespräch beworben hatten.

In den Gesprächen haben die E-Tretrolleranbieter überwiegend als Wunsch-Starttermin zur Marktetablierung in Braunschweig Frühjahr 2020 genannt. Abweichend kam ein Anbieter auf die Verwaltung zu, mit dem Wunsch noch im Oktober 2019 aktiv in Braunschweig werden zu können.

Die Verwaltung hat die potentiellen Anbieter gebeten, von einem Markteintritt in 2019 abzusehen, um die Politik einbinden zu können, was mit dieser Drucksache erfolgt.

Folgende Chancen und Risiken sprechen für einen Markteintritt von E-Tretrollern in Braunschweig:

	<b>Chance Markteintritt</b>	<b>Risiken Markteintritt</b>
<b>Neue Technologie: E-Tretroller sind neben anderen Elektrokleinstfahrzeugen ein Teil der Mikromobilität</b>	Teil des wachsenden Marktes sein (Mikromobilität wird als ein Baustein zur Verkehrswende gesehen)	Geringe Nachfrage  Elektroschrott  Neue Verkehrsmittel führen zu Behinderungen im Verkehrsfluss
<b>Zielgruppe</b>	Verkehrsverlagerung vom Motorisierten Individualverkehr auf E-Tretroller	Verkehrsverlagerung vom ÖPNV, Fußgänger, Rad auf E-Tretroller  Häufung von Verkehrsunfällen
<b>Lokale Partnerschaften</b>	Durch lokale Partner eine enge Verzahnung zum ÖPNV (Ergänzung) und zur Wirtschaft (betriebliches Mobilitätsmanagement)	Geringe Nachfrage
<b>Prozessoptimierung und Erschließung weiterer Gebiete</b>	Heute nicht 100 % durch z. B. ÖPNV erschlossene Gebiete mit E-Tretrollern besser anbinden	Konkurrenz zu bestehenden Angeboten, wenn z. B. gut erschlossene ÖPNV-Gebiete mit E-Tretrollern angebunden werden
<b>Kultureller Wandel</b>	Unterstützung neuer Mobilitätsformen und Umdenkprozess hinsichtlich klimaneutraler Mobilität	Negative Reaktion auf das E-Tretroller-Angebot
<b>Klimaschutz</b>	Stärkung klimafreundlicher Mobilität und Elektromobilität	Mehr Verkehr durch Logistik-Prozesse (Service-Fahrten)
<b>Stadtbild</b>	Unterstützt neue Formen der Mobilität (innovativ)	Unordnung durch falsch geparkte E-Tretroller  Unzufriedenheit anderer Verkehrsteilnehmer  Vermüllung

Grundsätzlich kann es schwierig werden, das Parken bei einem stationslosen (free-floating) System zu beeinflussen. Im free-floating-System kann es daher zu Behinderungen im Verkehrsfluss, insbesondere für Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen, kommen. Grund hierfür ist, dass in einem stationslosen System die E-Tretroller überall abgestellt werden können. Mit dem Qualitätsagreement, klar definierten Parkverbotszonen und einer engen Zusammenarbeit mit dem Anbieter (z. B. gemeinsame Marketing-Kampagnen) kann dem entgegengewirkt werden.

Die Verwaltung hat, für den Fall einer Marktetablierung, mögliche Einzugsbereiche als auch ein Qualitätsagreement erarbeitet, dass bei tatsächlicher Interessensbekundung als

Verhandlungsgrundlage gelten soll (*Anlage: Qualitätsagreement*). Im Fokus stehen vor allem Parkverbotszonen und Verhaltensregeln.

Ein Qualitätsagreement stellt dabei kein rechtlich verpflichtendes Regelwerk dar. Vielmehr ist es eine einvernehmliche Interessensbekundung aller Parteien für eine rücksichtsvolle Integration neuer Mobilitätsformen in das bestehende Verkehrssystem in Braunschweig.

Leuer

**Anlage/n:**

- Entwurf Qualitätsagreement Stadt Braunschweig
- Entwurf Qualitätsagreement Stadt Braunschweig - Anlage „Geschäftsgebiet und Parkverbotszonen“

## **Qualitätsagreement**

### **-Vereinbarung über die Qualität des Angebots von Elektrokleinstfahrzeugen in Braunschweig-**

Zwischen

**Anbietern von Elektrokleinstfahrzeuge-Verleihsystemen**  
(im Weiteren Anbieter genannt)

und

**Stadt Braunschweig**  
(im Weiteren Stadt genannt)

- alle gemeinsam nachfolgend „Parteien“ -

#### **Präambel**

Die Elektrokleinstfahrzeuge Verordnung (eKFV) ist am 15. Juni 2019 in Kraft getreten. Dies ermöglicht die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen (im Folgenden auch Fahrzeuge genannt) wie E-Tretrollern, welche den technischen Anforderungen der eKFV entsprechen. Gleichzeitig können Anbieter von Verleihsystemen nach Erhalt einer Versicherungsplakette am Markt tätig werden.

Für die Stadt besteht die Herausforderung, die Nutzung der öffentlichen Flächen zu ordnen und sicherzustellen, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer jederzeit gewährleistet wird. Daneben gilt es, den Übergang zu anderen Verkehrsmitteln effizient zu gestalten. Ebenso ist sicherzustellen, dass öffentliche Flächen nicht durch abgestellte oder zurückgelassene Fahrzeuge blockiert werden.

Mit diesem Qualitätsagreement setzen sich die Parteien für eine rücksichtsvolle Integration der Fahrzeuge in den kommunalen Verkehr ein.

Dennoch kann diese Vereinbarung nicht dahingehend verstanden werden, eine etwa erforderliche Sondernutzungserlaubnis zu ersetzen oder die tatsächliche Grundlage dafür zu bieten, dass für die Tätigkeit des Anbieters eine solche Sondernutzungserlaubnis erforderlich wäre.

Das Aufstellen der Fahrzeuge im Stadtgebiet Braunschweig erfolgt grundsätzlich im gegenseitigen Einverständnis.

Die Stadt legt dabei großen Wert auf einen regelmäßigen, vertrauensvollen und transparenten Austausch mit den Anbietern.

Zur Qualitätswahrung und Akzeptanzsteigerung von Verleihsystemen in Braunschweig sind die folgenden Vorgaben zu berücksichtigen. Die nachfolgenden Regelungen können auf Basis der fortlaufenden Erfahrungen ggf. angepasst werden:

### **§ 1 Bedarfsermittlung**

Um eine unnötige Flächeninanspruchnahme, unrentable Überkapazitäten und eine zu starke Beeinträchtigung des Stadtbilds zu vermeiden, ist eine ortsspezifische Bedarfsermittlung notwendig.

Hierfür ist es erforderlich, dass der Anbieter vor dem Markteintritt in Abstimmung mit der Stadt ermittelt, wie hoch der etwaige Bedarf an Elektrokleinstfahrzeugen ist und welche Anzahl an Fahrzeugen in welchem Stadtgebiet benötigt werden. Die Auslastung der Fahrzeuge ist stets zu prüfen. Ist die Kennzahl von 2-3 Fahrten/Tag pro Fahrzeug dauerhaft unterschritten, so ist die Anzahl der Fahrzeuge im Laufe der Geschäftstätigkeit durch den Anbieter anzupassen.

### **§ 2 Geschäftsgebiet**

Elektrokleinstfahrzeuge haben als Teil der Mikro- und Nahmobilität das Potential, als schnelles Fortbewegungsmittel bei kurzen Distanzen für Alltagswege und in Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr als Zubringer („erste/letzte Meile“) das Niveau und die Vielfalt der Mobilität dauerhaft zu verbessern.

Im Rahmen der geltenden Vorschriften (insbesondere der Straßenverkehrsordnung sowie der eKfV) können die angebotenen Elektrokleinstfahrzeuge grundsätzlich im gesamten öffentlichen Verkehrsraum genutzt werden.

Als Basis für eine erfolgreiche und insbesondere nachhaltige Erweiterung des Mobilitätsangebots verpflichten sich die Anbieter, das Geschäftsgebiet und ein bedarfs- und nachfrageorientiertes Angebot gemeinsam mit der Stadt zu erarbeiten.

Sofern die Nutzung bzw. das Abstellen in einzelnen Bereichen aufgrund der rechtlichen Vorgaben unzulässig ist (z. B. Fußgängerzone) oder aufgrund von verschiedenen Erwägungen und bestehenden Nutzungsregelungen unerwünscht ist, verpflichtet sich der Anbieter, ein Befahren oder Abstellen in diesen Bereichen durch geeignete organisatorische und zulässige technische Möglichkeiten (z. B. Geofencing, Anreize für Kunden, fortlaufende Sichtkontrollen) auszuschließen.

Die Stadt erstellt eine Übersichtskarte mit Abstell- und Fahrverbotszonen, die anhand der Erfahrungen fortlaufend weiterentwickelt wird und Bestandteil der Selbstverpflichtungserklärung ist.

Die entsprechenden Geo-Koordinaten werden von der Stadt bereitgestellt.

Grundsätzlich gilt:

- Zone A 1: Ausbringung nur nach vorheriger Abstimmung (maximal 100 Fahrzeuge)
- Zone A 2: Ausbringung nur nach vorheriger Abstimmung

Zonen A 1 und A 2 werden als Mindest-Bediengebiet ab Start des Angebotes vorausgesetzt. Nach Rücksprache mit der Stadt kann das Geschäftsgebiet im Laufe der Geschäftstätigkeit um das restliche Stadtgebiet (Zone B) erweitert werden.

### **§ 3 Abstellstandorte**

Grundsätzlich gilt: Das Aufstellen erfolgt nach den Regeln der StVO.

Bei Ausbringung oder Umverteilung ist darauf zu achten, maximal fünf Fahrzeuge an einem Standort (Umkreis 100 m) aufzustellen. Darüber hinaus stellt der Anbieter sicher, dass die Fahrzeuge nicht ungeordnet auf Gehwegen und auf öffentlichen Plätzen abgestellt werden. Grundsätzlich sind Parkverbotszonen auf Grünflächen, in der Nähe von Gewässern, in der Fußgängerzone und zum Teil unmittelbar vor denkmalgeschützten Gebäuden und städtebaulich sensiblen Bereichen. Die konkreten Parkverbotszonen werden von der Stadt kommuniziert und sind einzuhalten. Die Anlage „Geschäftsgebiete und Parkverbotszonen“ wird durch die Stadt stets aktuell gehalten und kann jederzeit angepasst werden.

Beim Abstellen ist zu gewährleisten, dass Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht behindert werden und insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen keine Einschränkungen erfahren. Der fließende Verkehr (insbesondere Fußgänger) muss zu jederzeit uneingeschränkt ermöglicht werden.

Besondere Aufmerksamkeit ist dabei auf die ungehinderte Erreichbarkeit von Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen sowie den Zugängen von Bus, Straßenbahnen und Fahrradabstellanlagen sowie Geschäften und Hauseingängen zu legen.

Der Anbieter stellt sicher, dass den Kundinnen und Kunden Abstellverbote in geeigneter Weise vermittelt werden und ergreift ausreichende organisatorische und technische Maßnahmen, die zur Beachtung beitragen.

Zur Ordnung der Elektrokleinstfahrzeuge können gekennzeichnete Bereiche oder Verleihstationen an Verkehrsknotenpunkten eingerichtet werden, die beispielsweise den Übergang zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erleichtern. Sind bauliche oder markierungstechnische Maßnahmen im öffentlichen Raum erforderlich, sind diese mit der Stadt abzustimmen und bedürfen einer Genehmigung.

Als Ergänzung zum ÖPNV werden ausgewählte, feste Stationen in den einzelnen Zonen für Elektrokleinstfahrzeuge begrüßt.

Bei Großveranstaltungen (z. B. Karnevalsumzug) hat der Anbieter nach Aufforderung der Stadt oder der Polizei zusätzliche Bereiche temporär freizuhalten und für die Rückgabe zu sperren. Der Anbieter stellt sicher, dass dies den Kundinnen und Kunden in geeigneter Weise vermittelt wird.

Beschwerden über abgestellte Fahrzeuge sind binnen 24 Stunden zu prüfen und gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen. Erfolgt dies nicht, werden die Fahrzeuge auf Kosten des Anbieters (Rückgabe gegen finanzielle Ablöse) entfernt.

#### **§ 4 ÖPNV-Integration**

Bereits in der Planungsphase ist sicherzustellen, dass Elektrokleinstfahrzeuge möglichst gleichmäßig im Bediengebiet der Stadt verteilt werden und nicht ausschließlich an touristisch interessanten Punkten.

Um die Fahrzeuge in die Mobilitätskette zu integrieren, sind die Haltepunkte der Elektrokleinstfahrzeuge so zu wählen, dass Haltestellen des ÖPNV berücksichtigt werden. In einem gemeinsamen Gespräch mit der Stadt und der Braunschweiger Verkehrs GmbH werden die Geschäftsgebiete optimiert. Die Wirtschaftlichkeit von Geschäftsgebieten für den Anbieter wird hierbei berücksichtigt.

Das Mitnehmen von Elektrokleinstfahrzeugen in Fahrzeugen des ÖPNV ist in den AGB des Verkehrsverbund Region Braunschweig geregelt.

#### **§ 5 Umverteilung, Wartung, Entsorgung**

Fahrzeuge, die so abgestellt sind, dass dies nicht den gesetzlichen sowie den Vorgaben dieser Selbstverpflichtungserklärung entspricht, werden vom Anbieter innerhalb von 24 Stunden umverteilt.

Fahrzeuge, die sich nicht in einem verkehrssicheren Zustand befinden, werden seitens des Anbieters unverzüglich wieder in einen verkehrssicheren Zustand versetzt oder aus dem öffentlichen Raum entfernt.

Sofern ein Fahrzeug an einem Ort nicht genutzt wird bzw. nicht betriebsbereit ist, wird das Fahrzeug spätestens am 4. Tag der Nichtnutzung versetzt oder aus dem öffentlichen Raum entfernt.

Der Anbieter stellt sicher, dass die Fahrzeuge regelmäßig bzgl. der Verkehrssicherheit und Betriebsbereitschaft sowie der Einhaltung der Vorgaben der eKFV kontrolliert werden. Hierfür setzt der Anbieter feste Mitarbeiter oder professionelle B2B-Dienstleister mit einer zentralisierten Lagerhaltung ein.

Auf nachhaltige und faire Arbeitsbedingungen wird geachtet.

Servicefahrten sowie die Disposition der Elektrokleinstfahrzeuge sind mit umweltfreundlichen Fahrzeugen/Transportern (z. B. E-Fahrzeuge oder Lastenfahrräder) und einer optimierten Routenplanung durchzuführen, um den Gedanken der Verkehrswende zu unterstützen.

In Bezug auf defekte Fahrzeuge sollten die Anbieter eine Handhabung vorweisen, wie die unmittelbare Einsammlung, Reparatur oder ggf. Entsorgung solcher Fahrzeuge erfolgt. Die Kosten für das Einsammeln, Reparieren und Entsorgen defekter Fahrzeuge sind durch den Anbieter zu übernehmen. Ebenso verpflichtet sich der Anbieter, im Falle eines Rückzugs die Rücknahme sämtlicher Fahrzeuge zu übernehmen bzw. die Kosten hierfür zu tragen.

#### **§ 6 Betrieb und Sicherheit**

Seitens des Anbieters werden nur den Vorschriften der eKFV entsprechende Fahrzeuge mit einer vorhandenen Betriebserlaubnis und einer Versicherungsplakette angeboten und bereitgestellt. Dies wird vom Anbieter jederzeit gewährleistet. Dasselbe gilt für die Verkehrssicherheit und Betriebsbereitschaft der Fahrzeuge.

#### **§ 7 Bürgerkommunikation, Verkehrssicherheit und Unfallprävention**

Der Anbieter stellt sicher, dass eine Hotline während der Betriebszeiten der Verleihsysteme eingerichtet ist, über welche auch Dritte über z. B. falsch abgestellte und defekte Fahrzeuge informieren können. Die Nummer der Hotline ist so zu platzieren, dass Dritte diese ohne großen Aufwand finden.

Der Anbieter stellt während der Geschäftszeiten einen deutschsprachigen Kundenservice sicher.

Der Anbieter informiert Nutzerinnen und Nutzer der Verleihsysteme regelmäßig über die jeweils aktuellen, maßgeblichen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen (insbesondere StVO), die Nutzungsregeln der Anbieter und getroffene Vereinbarungen mit der Stadt. Dazu gehört insbesondere die vorgeschriebene Radwegenutzung auch unabhängig vom Zeichen 237 (Radweg), die Geltung des Zeichens 254 (Verbot des Radverkehrs) für die Elektrokleinstfahrzeuge und die erforderliche Freigabe für Elektrokleinstfahrzeuge bei Einfahrverboten für Kraftfahrzeuge oder auf Gehwegen.

Das Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) berechtigt Elektrokleinstfahrzeuge nicht zur Nutzung. Die Stadt prüft bei konkreten Hinweisen, ob Elektrokleinstfahrzeugen die Nutzung von Wegen, die durch das Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) gekennzeichnet sind, ebenfalls gewährt werden. Freigegebene Wege werden mit dem Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ markiert.

Da die Elektrokleinstfahrzeuge ab 14 Jahren nutzbar sein sollen, ist es besonders erforderlich, die sichere Nutzung der Elektrokleinstfahrzeuge in die Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort zu integrieren. Dies kann im Zusammenwirken von Polizei, Schulen und den örtlichen Netzwerken für Verkehrssicherheit sowie der Unfallkommission geschehen. Die Anbieter erklären sich bereit, hier mitzuwirken.

Eine Erhöhung der Altersgrenze zur Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen auf das 18. Lebensjahr wird durch die Stadt begrüßt.

Die Stadt stimmt sich mit den Anbietern hinsichtlich der Kommunikation der Regeln ab. Gemeinsame Kommunikations- und Aufklärungsmaßnahmen werden insbesondere in der Startphase begrüßt.

## **§ 8 Kontakt**

Der Anbieter benennt gegenüber der Stadt eine feste Ansprechperson. Eine Erreichbarkeit über Telefon und E-Mail ist sicherzustellen. Auf schriftliche Anfragen reagiert der Anbieter binnen 24 Stunden.

Der Anbieter verpflichtet sich an künftigen Terminen zum Erfahrungsaustausch und der Weiterentwicklung der vorstehenden Regelungen teilzunehmen.

## **§ 9 Datenschutz**

Die Anbieter verpflichten sich zu höchsten Standards und der Einhaltung gesetzlicher Vorgaben in Datenschutz und Datensicherheit. Der Anbieter hat einen Nachweis zu führen, der die Einhaltung der DSGVO sicherstellt.

## **§ 10 Datenbereitstellung und -auswertung**

Ausgewählte und nicht personengebundene Daten wie beispielsweise Standorte, die Zahl der betriebenen Fahrzeuge, die Ausleihquote und die zurückgelegten Strecken bzw. Kilometer werden der Stadt regelmäßig zur Verfügung gestellt (vgl. Mobility Data Specification). Dies kann z. B. gezielt für die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur auf die Bedarfe der Elektrokleinstfahrzeuge genutzt werden.

Die Daten sind nur für die interne Verwendung der Stadt gedacht und u. a. zur Beurteilung der Verkehrssicherheit, verkehrsplanerischen Aspekten, zur Unterstützung einer Evaluation sowie zur strategischen Entwicklung von Sharing-Angeboten in Braunschweig erforderlich.



## § 11 Rechtsnatur

Dieses Qualitätsagreement fasst die derzeitige Vorstellung der Parteien über die weiteren Schritte zusammen. Die Parteien werden durch dieses Agreement nicht zum Abschluss von Verträgen verpflichtet. Die Bestimmungen dieses Agreements sind für keine Partei verbindlich und begründen für keine Partei Rechte oder Pflichten.

Die Parteien handeln bei der Umsetzung dieses Agreements auf eigenes Risiko und auf eigene Kosten.

Durch dieses Agreement ist für keine der Parteien die Zusammenarbeit mit anderen Partnern mit gleichen oder ähnlichen Zielen ausgeschlossen.

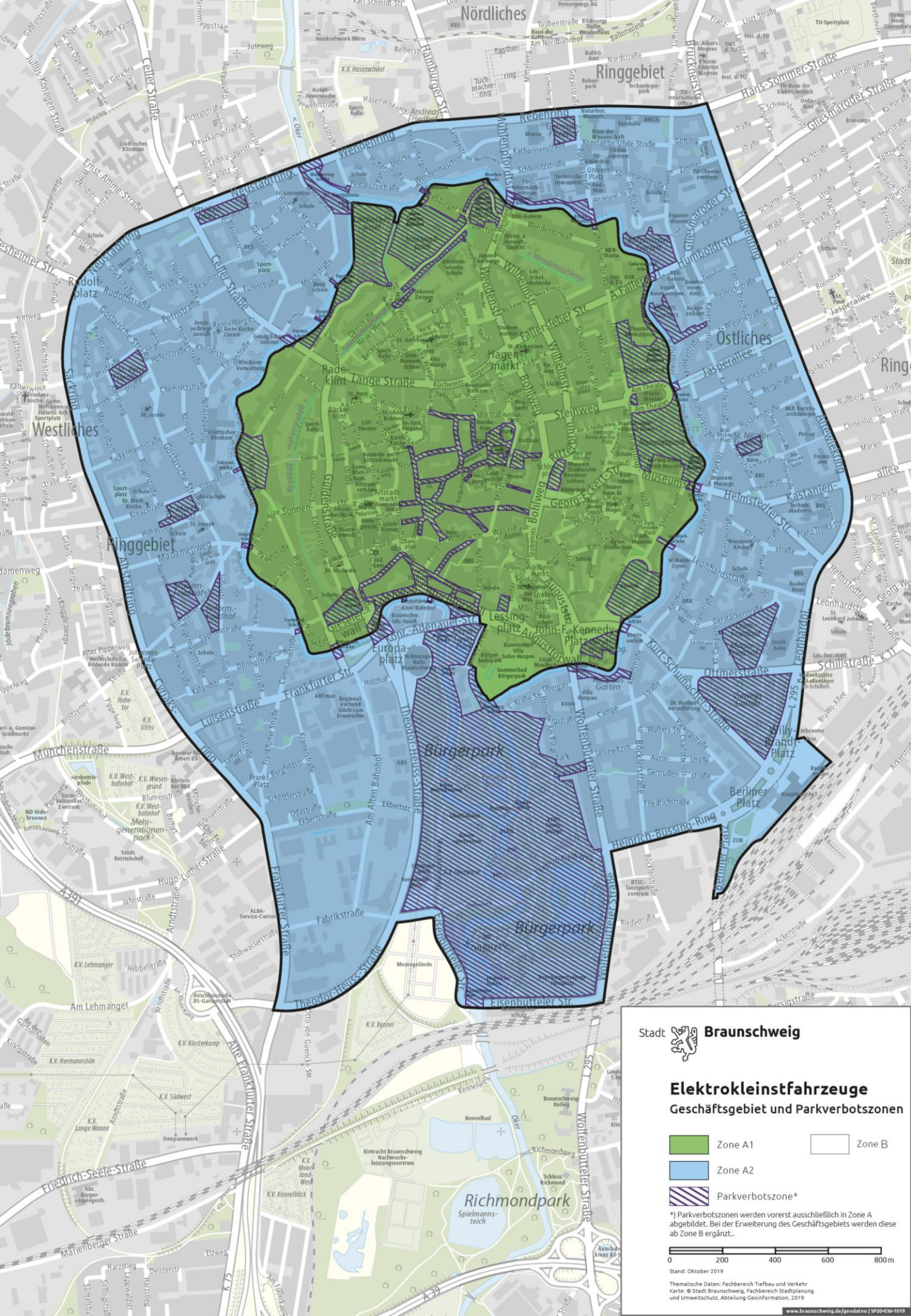
Braunschweig, den \_\_\_\_\_

X

Stadt Braunschweig

X

Anbieter



## Elektrokleinstfahrzeuge Geschäftsbereich und Parkverbotszonen

-  Zone A1
-  Zone A2
-  Parkverbotszone\*
-  Zone B

\*) Parkverbotszonen werden vorerst ausschließlich in Zone A abgebildet. Bei der Erweiterung des Geschäftsbereichs werden diese ab Zone B ergänzt.

Stand: Oktober 2019

Thematische Daten: Fachbereich Tiefbau und Verkehr  
Karte: © Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Geoinformation, 2019